

Danziger Zeitung.

Nr. 18488.

Die „Danziger Zeitung“ erscheint täglich 2 Mal mit Ausnahme von Sonntag Abend und Montag früh. — Bestellungen werden in der Expedition, Aelterhagergasse Nr. 4, und bei allen kaiserl. Postanstalten des In- und Auslandes angenommen. Preis pro Quartal 3.50 Mk., durch die Post bezogen 3.75 Mk. — Inserate kosten für die sieben-gespaltene gewöhnliche Schriftzeile oder deren Raum 20 Pfg. — Die „Danziger Zeitung“ vermittelt Inserationsaufträge an alle auswärtigen Zeitungen zu Originalpreisen.

1890.

Mitteuropäische Zollliga.

Für die Bildung einer mitteleuropäischen Zollliga hat sich die volkswirtschaftliche Section des kürzlich in Wien abgehaltenen internationalen land- und forstwirtschaftlichen Congresses ausgesprochen. Auf manchen Seiten scheint man in diesem Beschlusse gewissermaßen ein Nötum zu Gunsten einer freihändlerischen Handelspolitik Europas zu sehen, und in der That hat auch der Referent über die Frage, Graf Sedwitz (Prag), unumwunden ausgesprochen, daß es die höchste Zeit sei, mit der in Europa herrschenden „egoistischen Zollpolitik“ zu brechen. Aber nach genauerer Veröffentlichung der Verhandlungen und Beschlüsse kann man das Urtheil nicht anders als dahin zusammenfassen, daß in Wien eine Anzahl Agrarier aus Mitteleuropa zusammengekommen sind, um für einen schon seit Jahren in der öffentlichen Discussion erörterten agrarischen Zollplan Propaganda zu machen.

Dies ergibt sich zunächst aus dem Inhalt des Vorschlages selbst. Es ist wohl ein bisher noch nicht erlebtes Schauspiel, daß auf einem internationalen sachmännlichen Congress, zu welchem Angehörige aller Nationen eingeladen sind, eine Interessengruppe sich zusammenschließt und ihr Programm für ein den Interessen aller Länder dienendes ausgiebt. Das ist aber auf dem sogenannten internationalen land- und forstwirtschaftlichen Congress geschehen. Die dort versammelten Herren haben gar nicht daran gedacht, die von dem Referenten und auch von anderen Rednern so scharf verurtheilte „egoistische Zollpolitik“ der europäischen Staaten allgemein zu bekämpfen, sie sind nur bestrebt gewesen, das Programm für eine speciell ihren Interessen dienende „egoistische“ Zoll- und Wirtschaftspolitik zu formulieren. Darum haben sie keinen Augenblick gezögert, von dem geplanten Zollbunde, innerhalb dessen eventuell die Interessen einzelner Produktionszweige durch Zollschilde zu wahren wären, sofort eine Reihe von Staaten, deren Erzeugnisse ihren eigenen Erzeugnissen eine unüberwindliche Konkurrenz zu machen in der Lage sind, vor allem Rußland und die Vereinigten Staaten, völlig auszuschließen; der weitere vorausgesetzte Ausschluß Englands ist wohl vornehmlich als ein Zugeständnis an die bei der ganzen Sache doch auch wesentlich interessierten Industrie-Schutzzöllner zu betrachten. Man wünscht sich eben gegen den Import aus denjenigen Staaten, welche durch ihre Getreide- und Vieh-Produktion vor allem dem größten Theile der Bevölkerung Europas eine Ernährung zu mäßigen Preisen ermöglichen, möglichst abzusperren, und man glaubt dieses Ziel besser durch ein Bündnis von Agrariern verschiedener Länder, als durch die autonome Zollgesetzgebung des eigenen Landes zu erreichen.

Bei den österreichischen und ungarischen Agrariern, die ganz besonders eifrig in der Empfehlung des Zollbundes waren, sprach auch die fernere Erwägung mit, daß der Export von Getreide, Holz und Vieh aus der österreichisch-ungarischen Monarchie durch die agrarischen Schutzzölle der Nachbarstaaten empfindlich leidet, und daß demgemäß auch nur die Wiedereröffnung dieser Länder ein wesentlicher Vorteil sein würde. Um das agrarische Programm voll zu machen, hat man in den Resolutionen auch gleich die Ordnung der Valutaverhältnisse auf einheitlicher Basis für die zollverbündeten Staaten gefordert. Man hat auch eine Commission eingesetzt mit dem Auftrage, die Gründung eines der erwähnten Zwecke anstrebenden Vereins anzubahnen.

Daß man auf diese Weise mit einem Programm,

welches sich kurz in die Schlagworte: Hohe Schutzzölle gegen die Agrarstaaten und Einführung der internationalen Doppelwährung! zusammenfassen läßt, viel Erfolg haben wird, steht allerdings schwerlich zu erwarten. Vor allem sind auf dem Wiener Congress die politischen Gesichtspunkte gar nicht genügend erörtert, die denn doch beim Abschluß eines Zollbundes von allgrößter Bedeutung sind. Gerade darin liegt ein fundamentaler Unterschied zwischen einem Handelsvertrage und einem Zollbunde, daß der erstere die politische und finanzielle Selbständigkeit der vertragsschließenden Staaten nur soweit einschränkt, als es unumgänglich notwendig ist, wenn überhaupt eine Verkehrsvereinfachung zu Stande kommen soll, während ein Zollbund jeden Staat in sehr fühlbarer Weise von den Beschlüssen der gegebenden Faktoren des anderen Staates abhängig macht. Durch einen Handelsvertrag mit Conventionaltarifen übernimmt ein Staat die Verpflichtung, gewisse Zollsätze nicht zu erhöhen; in einem Zollbunde kann der einzelne Staat keinen Zollsatz ändern, weder erhöhen noch erniedrigen, ohne Zustimmung der Zollbundesgenossen. Neben den Staatsmännern und Politikern sind aber auch die Industrieschutzzöllner in Wien gar nicht zum Wort gekommen, obwohl doch gerade sie bei der Rednung, welche die versammelten Agrarier aufgestellt, die Zeche zu bezahlen haben. Denn um überhaupt eine zollpolitische Annäherung innerhalb des geplanten Bundes zu Stande zu bringen, müßten gerade die Industrieschutzzölle zwischen den einzelnen Ländern wesentlich erniedrigt werden, und wenn es an die praktische Ausführung dieses Planes ginge, würden von allen Seiten, aus Deutschland, aus Frankreich, aus Oesterreich und Italien Proteste gegen Zollerniedrigungen von solchen Industriellen einlaufen, welche sich schon jetzt durch die bestehenden Zölle nur eben genügend oder nicht einmal genügend geschützt glauben.

Aber auch innerhalb der Agrarier kamen in der Debatte sehr scharfe Interessen-Gegensätze zu Tage, weil eben die Agrarier in denjenigen Ländern, welche in landwirtschaftlichen Erzeugnissen vorwiegend Importländer sind, durchaus nicht schutzlos der Konkurrenz der in landwirtschaftlichen Erzeugnissen vorwiegend exportirenden Länder ausgeliefert sein möchten. So erklärte denn ein deutscher Landwirth rund heraus, daß die Anschauung, als ob die deutsche Landwirtschaft der Zollunion zustimme, irrig sei; keine einzige landwirtschaftliche Versammlung im deutschen Reiche habe bisher den Wunsch nach einer solchen Liga ausgesprochen. Und ein Vertreter der französischen Landwirtschaft erklärte nicht minder energisch, daß Frankreich der geplanten Zollunion gleichgültig gegenüberstehe. Selbst in diesem engen Kreise hat die Erfahrung somit wieder bestätigt, daß zwischen Interessenten, von denen jeder einen besonderen staatlichen Schutz beansprucht, der Gedanke eines freieren internationalen Verkehrs niemals am Platze ist.

Wenn Freihändler aus allen Ländern zusammentreten, um Protest gegen die herrschende egoistische Zollpolitik zu erheben — und eine solche Versammlung wird in diesen für die handelspolitische Zukunft Europas entscheidenden Zeiten hoffentlich rechtzeitig stattfinden — so können sie sich einträchtig die Hände zu gemeinsamer Wirksamkeit in dem Bewußtsein reichen, daß jeder damit die Interessen des eigenen Landes am besten fördert. Agrarier und Schutzzöllner aber sollten internationalen Zollfriedensplänen fernbleiben; das Schauspiel, das sie damit aufzuführen, kann nur in einem Satyrspiel endigen.

ersten Augenblick an gewußt, daß sie ein ganz anderes Wesen sei als alle miteinander. Es mag ja einmal ein Mann kommen, der gut genug für sie ist, aber mich soll's doch wundern, ob irgend jemand den Muth hat, sie zu fragen. Gegen mich ist sie stets unbefriedigend gut und lebenswürdig gewesen, aber ich müßte ja von Sinnen sein, wenn ich auch nur einen Augenblick glauben wollte, daß sie eine andere als eine schweizerliche Zuneigung zu mir empfindet.

„Und hast du denn niemals daran gedacht, dich ...“

„Die Sterne, die begehrt man nicht — man freut sich ihrer Pracht“, erwiderte er.

Er war aufgestanden und sein schönes Antlitz strahlte, als spräche er von einem anderen Wesen. Die Töne vom Zimmer her verumteten, und bald darauf trat Eva auf die Veranda hinaus. Sie war sehr still und blieb es auch, als der Conrath nach Hause zurückgekehrt war. Glücklicher Weise war dieser sehr angeregt und hatte viel zu erzählen, so daß er ihr die Pflicht, ihre Gäste zu unterhalten, dadurch erleichterte. Es dunkelte bereits, als wir uns auf den Heimweg begaben. Ich hatte mich verabschiedet und war auf der Veranda, als Eva mir nachrief: „Herr Felix!“ Schnell wandte ich mich um. — „Verzeihen Sie mir, bittet!“ sagte sie und reichte mir die Hand.

Als ich am nächsten Nachmittag in den Garten des Landraths kam, saßen Fräulein Eva und Marie allein unter dem großen Baum in der Mitte des Rasens. Eva war damit beschäftigt, eine blaßrothe Rose in den blonden Flechten ihrer Freundin zu befestigen. Als ich mich ihnen näherte, reichte sie mir die freie Linke und nickte mir auf das freundlichste zu. „Sie sind mir doch nicht mehr böse“, sagte sie und sah so kindlich und reuevoll zu mir auf, daß es mir fast unmöglich war, zu glauben, daß dies dieselbe zürnende Nymphe war, die mir gestern im Gemüthe so jernessblühende Blicke zugeworfen. „Ich weiß recht gut, daß ich gestern sehr häßlich gewesen“

Die strategischen Bahnen im Osten.

Während der letzten Reichstagsession wurden in einem Nachtragsetat zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesverteidigung 17 702 000 Mk. beantragt. Das betreffende Gesetz kommt in erster Linie der Entwicklung des deutschen Bahnnetzes Rußland gegenüber zu gute, während der Bau der Strecke Neunkirchen-Schlafmühle-Gendern bereits in dem wichtigen Aufmarschplan des deutschen Heeres an der Westgrenze vorhandene zweigleisige Linie Kaiserslautern-Homburg-Neunkirchen verlängert und damit die dort so besonders wichtige rasche Versammlung der deutschen Heereskräfte im Falle eines Krieges beschleunigt.

Frankreich besitzt heute 9 vom Innern des Landes an der deutsch-französischen Grenze auf dem Raum zwischen Montmédy und Belfort mündende durchgehende Bahnlinien, von denen 5 zweigleisig sind. Deutschland verfügt ebenfalls über 9 von Osten nach Westen an die deutsch-französischen Grenze durchgehende Bahnlinien.

Vergleicht man, schreibt hierüber die „M. A. Z.“ in einem interessanten Artikel, das russische Bahnnetz mit der Entwicklung des deutschen in den benachbarten Grenzgebieten beider Reiche, so stellt sich das Verhältniß allerdings zur Zeit und zweifellos auch noch auf längere Zeit hinaus für Deutschland bedeutend günstiger. Denn Rußland besitzt heute nur 5 vom Innern des Reiches an seine Westgrenze durchgehende große Bahnlinien, welche für den Aufmarsch seiner Heere an der Westgrenze in Betracht kommen; es sind dies die zweigleisigen Strecken: 1. St. Petersburg (resp. Wiborg - Abd.) - Wilna - Warschau - Skierniewice-Myslowitz, deren zweites Geleise auf den Strecken Bialystok-Warschau in der Herstellung begriffen ist. 2. Nischni-Novgorod-Rowno (hinter Moskau) - Moskau-Smolensk-Minsk-Brest-Litewski-Iwanogorod-Myslowitz (von Rowno hinter Moskau bis Lukow bei Iwanogorod zweigleisig, sowie mit zweigleisiger Strecke Lukow-Warschau). 3. Eingeleisig: Gerasopol-Jekaterinofslaw-Berditschew-Iwanogorod - Warschau. 4. Eingeleisig: Nowo-Tscherkassk-Charkow-Gomel-Brest-Litewski-Gradowo (mit Anschluß an die Kaukasusbahn). 5. Eingeleisig: Saratow-Roslow-Tula-Drel-Smolensk-Dünaburg - Radziminowitsch-Rowno - Eydtkuhnen. (Die letztere Strecke ist zweigleisig). Ferner die zweigleisige Strecke: Eydtkuhnen-Wilna und die eingeleisige Warschau-Alexandrowo.

Deutschland besitzt dagegen etwa 10 bis zur russischen Grenze durchgehende und nach dem projectierten Ausbau seines östlichen Bahnnetzes etwa 13 an der russischen Grenze mündende Bahnlinien, aus welcher Zahl der gewaltige Unterschied und Nachtheil hervorgeht, in welchem sich Rußland mit seinem wenig entwickelten Bahnnetz hinsichtlich einer Offensive seinerseits Deutschland gegenüber befindet.

Diese trotz der regen Aufmerksamkeit, welche man russischerseits in den letzten Jahren der Entwicklung des Bahnnetzes besonders mit Rücksicht auf einen etwaigen Krieg mit einem westlichen Gegner zugewandt hat, immerhin noch mangelhafte Entwicklung desselben im Vergleich zu der des deutschen Bahnnetzes paralysirt die Nachteile des heillosigen Vorbringens Polens in den deutschen Staatskörper in Bezug auf den strategischen Aufmarsch der deutschen Heere ganz erheblich. Denn die an der deutsch-russischen Grenze mündenden deutschen Bahnlinien umgeben, ebenso wie Truppentransportwege repräsentierend, das russische Polen und das Gouvernement Wilna auf einer Strecke von 115

Meilen concentrisch und vermögen in wenig Tagen nach ausgesprochener Mobilmachung die deutschen Heereskräfte an der russisch-polnischen Grenze an ca. 13 Punkten zum Aufmarsch zu bringen, während Rußland auf dieser weiten Strecke dies nur an 5 Punkten, nämlich Eydtkuhnen, Gradowo, Mlawo, Alexandrowo und Myslowitz, wollte es seinen Aufmarsch überhaupt auf einer so ausgedehnten Strecke vollziehen, vermag.

Welche strategische Vorteile aber für die Offensive, die mit versammelten Streitkräften erfolgen muß, bleiben einer Heeresmacht, die an räumlich so weit auseinanderliegenden und durch einen großen Strom, die Weichsel, getrennten Punkten beim Beginn ihrer Offensivoperationen gegen Deutschland zu debarkieren angewiesen ist, von denen der eine, Gradowo, gegenüber einem für große Heeresmassen kaum passiblen ausgedehnten Terrainabschnitt, nämlich der See- und Wasserlaufzone des südlichen Ostpreußens, liegt?

Daß Rußland auf einen derartigen verfehlten Aufmarsch bei einem Kriege mit Deutschland verzichten wird, ist wahrscheinlich, da seine an diesen räumlich so weit von einander getrennten Punkten debarkierten und ohne die Unterstützung der auf den daneben liegenden Linien zur Auslieferung gelangenden Truppen isoliert auftretenden Heereskräfte zweifellos von starker Ueberlegenheit angegriffen und geschlagen werden würden. Dieser Verzicht geht auch ganz besonders sowohl aus dem Umstande hervor, daß Rußland es bis jetzt stets abgelehnt hat, die für die Entwicklung seiner reichen industriellen Gebiete westlich von Warschau und den Verkehr mit Deutschland so wichtige Bahnlinie Lodz-Wilhelmsbrück in Angriff zu nehmen, als auch daraus, daß es ferner das größte Gewicht auf den Ausbau und die Vergrößerung und Verstärkung der Befestigungen der starken Barriere des Weichselstroms, Warschau, Nowo-Georgiewsk und Iwanogorod legte.

Rußland verfolgt daher mit der Entwicklung seines Bahnnetzes ganz andere Ziele. Nicht die Offensive gegen Deutschland ist es, welche sich Rußland gebotenfalls mit derselben zum Ziel gesetzt hat — denn der Ueberlegenheit des deutschen Bahnnetzes und Truppentransportes im Falle eines Krieges gegenüber ist dieselbe unter gewöhnlichen Verhältnissen ausgeschlossen, sondern vielmehr diejenige gegen Oesterreich im Falle eines Conflictes mit dieser Macht. Sechs russische Bahnlinien führen aus dem Innern des Reiches nach der die österreichisch-ungarische Grenze gürtelartig umgebenden Bahnlinie Myslowitz-Alece-Radow-Iwanogorod-Dublin-Romel-Rowno, welche durchschnittlich etwa drei Märsche von der österreichischen Grenze ab bleibt, weit genug, um ernstesten und nachhaltigsten Zerstörungsvorhaben weniger ausgelegt zu sein, und wiederum nahe genug, um einen raschen Aufmarsch der auf ihr debarkierten russischen Truppen gegen das österreichische Gebiet zu gestatten. Oesterreicherseits aber führen nur fünf durchgehende Bahnlinien nach der in Betracht kommenden Grenzstrecke.

Deutschland gegenüber vermag Rußland in Anbetracht der gewaltigen Räume seines Ländergebietes und der Zeit, welche die Versammlung der Hauptmasse seiner Streitkräfte an seiner Westgrenze in Folge dessen beansprucht, wenn es sich dieser Macht allein gegenüber befindet, nicht an die strategische Offensive zu denken, sondern es muß sich auf die hartnäckige Verteidigung des durch die Wasserläufe der Weichsel, des Bug und der Dniew gebildeten, bastionartigen in das deutsche Reichsgebiet vorspringenden Aufmarsch-

„Ich glaube kaum“, antwortete ich.

„Und warum denn nicht?“

„Mein Herz schlug so heftig, daß es mir war, als müßte sie es sehen. „Einen bestimmten Grund dafür kann ich nicht angeben!“

„Und sie liebt sie doch so sehr!“ sagte Eva und sah ganz traurig aus.

„Das ist sicher ein Irrthum!“

„Haben Sie es denn nicht selber bemerkt? Warum hätte sie denn sonst geweint? Sie ist garnicht eitel.“

„Aber blöde“, versetzte ich.

Eva nickte mehrmals nachdenklich mit dem Kopfe. „Wollen Sie sich die Sache nicht einmal überlegen?“ fragte sie endlich.

„Nein, ich will garnicht mehr daran denken“, erwiderte ich.

Im nächsten Augenblick erschien Conrath und unser Gespräch stockte. Er sah uns fragend an, und als wir noch immer schwiegen, wurde er verstimmt. Es war mir mit dem besten Willen nicht möglich, sofort eine gleichgültige Unterhaltung zu beginnen. Ich war noch zu erregt von dem Zwang, den ich mir hatte auferlegen müssen, um nicht durch Wort oder Blick zu verrathen, was in mir vorging. Wie konnte sie mir auch nur eine andere vorschlagen, mich wiederholt bitten, an eine andere zu denken!

Als ich am Abend auf meinem Zimmer saß, klopfte es, und auf mein „Herein“ erschien Conrath. Er begrüßte mich flüchtig und blätterte dann in den Büchern, die auf meinem Tisch lagen; ich merkte ihm an, daß er etwas auf dem Herzen habe, doch las ich ruhig weiter und wartete, bis er anfangen werde.

Plötzlich bildete er auf. „Felix“, sagte er, „haben Sie ihr Jawort?“

„Wessen Jawort?“ fragte ich ganz erstaunt, und das Buch entfiel meiner Hand.

„Nun, es kann doch nur die Rede von einer einzigen sein! Warum schwiegst du denn so plötzlich, als ich in den Garten trat?“

„Ach so — Sie meinen Fräulein Eva! Mir

Nach zehn Jahren.

Von Helene Rydholm.

(Fortsetzung.)

Bei dieser Gelegenheit ward es mir so recht klar, in welchem nahem Verhältniß die jungen Leute zu einander standen. Sie unterhielten sich ungenirt weiter, und als Eva nach einer Weile durch den Garten kam und schweigend ins Haus ging, thaten sie, als bemerkten sie sie nicht; sie ließen sich nicht in ihrem Gespräch hören, während sie ihre Füße auf der Binsenmatte abputzte. Es wahrte eine geraume Zeit, ehe wir etwas von ihr hörten, da erklangen plötzlich drinnen die Töne des Klaviers, leise und mehr mühsig — es war, als wollte das Herz sich Trost zusprechen.

Die Sonne stand jetzt dicht über dem Horizont, der Himmel erglühete purpurn in ihren Abschiedsstrahlen. Die Schwalben hüpften fröhlich zwitschernd über den Rasen dahin, und in langen, durchdringenden Schwärmen tanztten die Mücken. Ich saß neben dem Ingenieur unter dem geöffneten Fenster, aus welchem die Töne zu uns herausdrangen. „Sie sehen so ernst und nachdenklich aus, Felix“, sagte er leise zu mir. „Fehlt Ihnen etwas?“

„Ach, ich denke über etwas nach, was der Doctor am ersten Abend meines Hierseins zu mir sagte. Es betrifft Fräulein Eva!“

„Etwas Gutes scheint es ja nicht zu sein“, meinte er nach einer Weile. Er hatte sich vornüber gebeugt und bildete starr zu Boden.

„Ich will Ihnen etwas sagen“, begann er endlich. Ich rückte näher zu ihm heran und er fuhr in gedämpfterm Tone fort: „Der Doctor ist ein geheimer Mann, aber in dieser Sache bekennt er sich sehr thöricht. Er macht sich Hoffnungen und glaubt, daß es ihm auf eine wunderbare Weise gelingen muß, Fräulein Evas Hand zu erringen. Es ist garnicht zu fassen, wie einzelne Menschen so wenig Verstand haben können! Ich habe sie von klein auf gekannt und ich habe vom

raumes des russischen Polen beschränken, bis es ihm gelungen ist, unter dem Schutze der stark befestigten Weichsel mit ihren Festungen Warschau, Rodo-Giorgiewsk und Zwangorod, sowie der Gump- und Wasserlaufniederung des Bug die Versammlung seiner gesammelten Organisationsarmee in jenem Gebiet zu bewerkstelligen.

Rußland hat daher sein Bahnnetz östlich der Weichsel im Laufe der letzten Jahre nach Möglichkeit entwickelt und erweitert; über diesen Strom hinaus aber sich mit der geringstmöglichen und für seinen Handel und Verkehr mit dem deutschen Westen unerlässlichen Anzahl von Schienenverbindungen begnügt, und zwar sind dies die Linien Bialystok-Lodz-Königsberg, Warschau-Mlawa, Warschau-Alexandrowo und Warschau (bzw. Zwangorod)-Myslowitz. Der wichtigste seit einer Reihe von Jahren projectirte Bahn Lody-Wilhelmsbrück bleibt, wie bemerkt, beharrlich der Ausbau verhaft.

Man könnte daher deutscherseits fast geneigt sein, den Bau neuer strategischer Bahnstrecken in den östlichen Grenzgebieten des Reiches für überflüssig zu halten. Allein die Thatfache, daß Rußland in Polen etwa 225 000 Mann seiner besten Truppen concentrirt hat, unter denen sich 21 000 Mann Cavallerie fast völlig auf Kriegsfuß befinden, sowie die Möglichkeit, daß ein künftiger Krieg Deutschland gleichzeitig gegen Rußland und Frankreich Front zu machen nöthigen kann, macht die fernere Entwicklung des deutschen Bahnnetzes auch an der Ostgrenze des Reiches, welche bekanntlich schon der Gegenstand einer früheren Vorlage war, höchst wünschenswert.

Der Bau eines zweiten Geleises auf der Strecke Ruhnow-Neustettin-Ronitz soll eine neue, vom Westen des Reiches über Stettin-Graudenz an die Ostgrenze desselben führende zweigleisige Bahnlinie vervollständigen, welche für den strategischen Aufmarsch an dieser Grenze von großer Bedeutung zu werden vermag. Mit der festen Brücke bei Forbon wird ein vierter per Bahn zu erreichender fester Uebergang über die untere Weichsel geschaffen, welcher die Leistungsfähigkeit des deutschen Bahnnetzes auf dieser Strecke wesentlich erhöht, wenn auch von Forbon aus die dort ausgeschifften Heereskörper per Fußmarsch die übrigen in zwei Märschen von ihnen zu erreichende russische Grenze gewinnen müssen.

Statt wie bisher über Dirschau, Marienburg, Graudenz und Thorn über die Weichsel transportirt werden zu können, wird künftig, und das ist von besonderer Wichtigkeit, die bei Bromberg endigende, zweigleisige wichtige Bahnlinie Berlin-Arenu-Bromberg die Truppen zu einem neuen Weichselübergangspunkt bei Forbon befördern, während die Brücke von Thorn auf der vierten selbständigen Bahnlinie Berlin-Posen-Thorn erreicht werden kann.

Bei Forbon, einem übrigens russischerseits zum Brückenschlag über die Weichsel sehr geeigneten Punkt, der namentlich wohl auch die entsprechenden, denselben erschwerenden Befestigungen erhalten wird, fehlte in der That bei der bisherigen Gestaltung unseres Bahnnetzes ein fester Uebergang über die Weichsel für den Truppentransport.

Was den Bau eines zweiten Geleises auf der Strecke Posen-Lissa betrifft, so leuchtet ein, daß dasselbe in Verbindung mit der zweigleisigen Strecke Breslau-Lissa von großer Bedeutung für den militärischen Verkehr an der deutschen Ostgrenze im Falle eines Krieges ist, und dies besonders dann, wenn Breslau im Fall einer Bedrohung durch den Feind provisorisch befestigt werden und mit einem Theil des in Posen befindlichen starken Geschützparkes armirt werden sollte.

Somit ist die Fortsetzung der zweigleisigen Strecke Ruhnow-Neustettin-Ronitz über Graudenz bemerkenswerth, daß die Eisenbahnbrücke von vornherein für zwei Geleise erbaut wurde und dort das zweite Geleise bereits gelegt ist. Ganz besonders aber kommt für den Fall eines gleichzeitigen Krieges mit Frankreich und Rußland für Deutschland der rasche Aufmarsch genügend starker Streitkräfte gegen die russische Truppenansammlung im russischen Polen in Betracht, damit auch unter diesen Verhältnissen, vorausgesetzt unter Anlehnung an Oesterreich, deutscherseits sofort die Offensive ergriffen und der Krieg von vornherein auf das Gebiet des Gegners getragen werden kann. So sehr auch alles sich in dem berechtigten Wunsch vereinigt, einen derartigen Kampf vermeiden zu sehen, so entbehrt dieser Wunsch die deutsche Heeresleitung nicht der Verpflichtung, alles für den eintretenden Fall nach Möglichkeit vorzubereiten, eine Verpflichtung, die in den neuen Eisenbahnbauten ihren begründeten Ausdruck findet.

Sprachen über etwas, was nicht gut ein Dritter hören konnte."

"Ja, das kann ich mir denken!" rief er aus; "Sie lieb Sie ja!" und er barg das Antlitz in den Händen.

"Sind Sie von Sinnen, Konrad?" fragte ich und versuchte seine Hände zu entfernen. "Sie bat mich ja gerade, Fräulein Marie zu heirathen!"

"Das schadet nichts, das schadet nichts!" jammerte er. "Ich weiß es, ich sehe es ja, daß Sie Sie lieben. Und ich habe ja stets gewußt, daß einmal dieser Tag kommen würde, daß ich ihn überleben müsse, und jetzt, wo er da ist, scheint es mir ein Ding der Unmöglichkeit, weiter zu leben!" und er bedeckte von neuem sein Gesicht mit den Händen.

"Hören Sie einmal, Konrad", begann ich ganz ruhig; mir war dabei zu Muth, als sei mein ganzes Innere erfarrt. "Wenn Sie überhaupt jemanden von uns liebt, so sind Sie der Bevorzugte. Sie hat mir selber erzählt, daß Sie ein unbegrenztes Vertrauen zu Ihnen hat, und das sehe ich ja täglich. Sie folgt Ihrem Rath ja, als seien Sie ihr Lehrer oder ein älterer Bruder!"

"Ja, das ist es ja gerade! Das ist ja das Zweifelhafte bei der Sache. Ich bin für Sie ein Magister, ein Pedant, ein langweiliger alter Schulmeister, auf den Sie Rücksicht nehmen muß. Gerade das unbegrenzte Vertrauen ist mir ein Beweis, wie unmöglich ihr der Gedanke erscheint, mich jemals zu lieben. Wenn Sie mich liebte, würde Sie unbefangener mir gegenüber sein! Ach, ich habe es ja immer gewußt, und doch ist es so schwer zu ertragen!"

Ich setzte mich neben ihn und redete ihm zu. Wir blieben bis spät in die Nacht bei einander. Ich versuchte ihn zu trösten, obgleich ich selber recht trostlos war. Hatte ich doch auch nicht mehr Hoffnung für mich als für ihn! Er schüttelte mir sein ganzes Herz aus, er erzählte mir, wie er schon als Knabe keinen anderen Gedanken gehabt als für Sie zu arbeiten, wie er ihrer werth zu werden, wie er an einem freundlichen Wort von ihr Tage lang gezeirte.

Deutschland.

Gravenstein, 8. Sept. Der Kaiser traf heute Nachmittag 4 $\frac{1}{2}$ Uhr vom Manöver im Jagd- anzug an der hiesigen Landungsbrücke ein und fuhr in einem offenen Zweispänner ohne Gefolge zum Schloß, woselbst um 8 Uhr kleines Dinner stattfand. Die Musik stellt die Kapelle der 1. Matrosen- Division.

Berlin, 8. Septbr. Am 4. September ist die Brücke über die Steinau bei Tilmowitz im Zuge der Eisenbahn von Oppeln nach Neisse in Folge des Hochwassers eingestürzt. Der frühere Reichstagsabg. Graf v. Frankenberg, welcher zu Tilmowitz wohnt, veröffentlicht heute in der „Post“ einen Briefwechsel mit dem Eisenbahnbetriebsamt in Oppeln. Als der Bau der Brücke begann, füllte sich Graf Frankenberg verpflichtet, das Betriebsamt Oppeln darauf aufmerksam zu machen, daß nach seinen Erfahrungen die projectirte Flußbrücke von nur 10 Meter tiefer Weite dem alljährlich und manchmal in wenigen Stunden erscheinenden Hochwasser genügenden Durchfluß nicht gewähren könne. Er belegte dieses Urtheil damit, daß Brücken von 23 bez. 23,75 Meter tiefer Weite, die in der Nähe von Tilmowitz lägen, das Hochwasser nicht einmal aufnehmen vermöchten. Als Antwort erhielt er die kurze Mittheilung, daß das Betriebsamt nicht ermächtigt sei, von den ministeriell und landespolizeilich getroffenen Festsetzungen abzuweichen. Dies war im Herbst 1887, jetzt ist die Vorausage Falkenbergs eingetroffen, und die Anwohner der Bahn haben eine längere Verkehrsunterbrechung zu erdulden, dem Staate aber erwachsende sehr große Kosten. Graf Frankenberg veröffentlicht die Briefe, um „zum Nachdenken darüber anzuregen, ob die von den preussischen Landesbehörden in Anspruch genommene Unfehlbarkeit und Ueberlegenheit anderen Menschen gegenüber am Platze ist, und ob nicht manchmal erhebliche Schädigung der allgemeinen Interessen durch etwas mehr Beachtung der Meinung anderer vermieden werden könnte“. Es liegt die Frage nahe, ob denn bei der landespolizeilichen Prüfung des Projects, zu welcher die Interessenten hinzugezogen werden, die Eisenbahnbahnbeförderung nicht auf die Unzulänglichkeit der Brücke hingewiesen worden ist.

Prinz Friedrich Karl-Denkmal. Das Comité für die Errichtung eines Prinz Friedrich Karl-Denkmal, welches seine Mitglieder in allen Theilen Deutschlands hat, fand am Sonnabend seine Vertreter nach Göttingen zum Zweck der endgültigen Constatuirung. Den Vorsitz übernahm Herr Hofrath Dr. v. Guérard in Berlin, mit der Stellvertretung im Vorsitz und mit der Leitung aller geschäftlichen Angelegenheiten wurde Herr R. Lüders, Hauptmann d. L. und Ingenieur in Göttingen, beauftragt. Es wurde ein Entwurf des Bildhauers F. Dohs in Wilmersdorf für ein 8 M. hohes Standbild, Figur in Bronze, angenommen und bedingungsweise Göttingen als Aufstellungsort gewählt. Die Angelegenheit soll derart beschleunigt werden, daß die Enthüllung und Uebergabe des Denkmals bereits im August 1891 stattfinden kann. Sobald die Vereinbarungen mit dem Göttinger Magistrat getroffen sind, soll aus Göttinger Herren ein Special-Comité für die weitere Erledigung der Angelegenheit gebildet werden.

Moltke-Stiftung. Großen Beifall, namentlich in militärischen Kreisen, hat der „M. Allg. Ztg.“ zufolge die Anregung zu einer Moltke-Stiftung für wissenschaftliche Leistungen deutscher Offiziere gefunden. Es ist Ausflucht vorhanden, daß dieser Gedanke durchschlägt und den anderen, einer, doch nicht viel bedeutenden Adresse, verdrängt. Die über den Generalfeldmarschall hierher gelangten Nachrichten lauten ungemein erfreulich. In voller körperlicher und geistiger Rüstigkeit verfolgt er nach wie vor alle neuen Erscheinungen seiner Wissenschaft mit regem Interesse. Seine Erholung besteht in Musik und der regelmäßigen Whistpartie, die ihm zur Gewohnheit geworden ist. Ueber die Schlichtheit und Einfachheit des täglichen Lebens des berühmten Strategen ist nur ein Urtheil.

Ueber die Frage der Erbfolge in Cippel erhält die „Schles. Ztg.“ von einem Gließe einer der erbhabenden Linien des Hauses Cippel folgende Zuschrift:

„Zunächst ist zu bemerken, daß hausgesetzliche Bestimmungen über Geschließungen überhaupt nicht existiren, und daß, wie bekannt, bei neufürstlichen Häusern, wie das lippische, nach der strengsten Obergerichtliche, falls nicht Hausgesetze entgegenstehen, mit Damen vom alten niederen Adel als ebenbürtige betrachtet werden (s. Jahrbuch u. a.). Derartige Ehen kommen und kamen in solchen Familien häufig vor, so z. B. im Hause Reuß u. Ehen mit bürgerlichen Damen sind im lippischen Hause aber

„Meine Mutter habe ich nicht gekannt, und für meinen Vater habe ich stets mehr Furcht als Liebe empfunden“, sagte er. „Alles Glück, welches mir je zu Theil ward, ging von ihr aus!“

Ich fühlte, daß ich sein Vertrauen vergelten müsse, aber es war mir unmöglich. Ihr Bild in meinem Herzen war gleichsam von einer Mauer von blanken Schwertern umgeben, hinter welche niemand gelangen konnte.

Die Tage gingen dahin, und obwohl im geheimen jeder sein Leid zu tragen hatte, so lebten wir doch nach außen hin unser fröhliches Leben mit einander weiter. Ich hatte keine Ahnung von dem, was Eva eigentlich dachte. Nie sprach sie über das, was in ihrem Inneren vorging, nur durch die Musik verstand ich sie. Ich lernte es, all den Stimmungen zu lauschen, die sich in ihrem Spiel widerspiegeln, und von fern, in atemloser Spannung folgte ich dem Kampf ihrer Seele, der seufzenden Sorge, dem triumphirenden Jubel — es war mir, als lernte ich sie durch die Sprache der Töne erst eigentlich kennen, als vertraute sie denselben Dingen an, für die sie nie Worte gefunden haben würde.

Sie sah es gern, daß ich ihr zuhörte, so sah ich denn oft vor dem offenen Fenster, durch das sich ein Strom von Tönen ergoß, bald wie Tropfen eines brausenden Wasserfalles, bald wie ein Blustrom aus einer Wundwunde. Wir waren nach wie vor täglich beisammen, und das einzige, was mich störte, waren die Anspielungen meines Vaters über meine Verliebtheit; — er sprach nur von mir, wenn er Fräulein Eva sah, und näherte augenscheinlich die Hoffnung, daß seine künftigen Träume in Erfüllung gehen würden.

Die Zeit meiner Abreise rückte allmählich heran, und mit Schrecken dachte ich daran, daß bald Tage kommen würden, an denen ich sie nicht mehr sehen sollte; aber ich schob diese trüben Gedanken weit von mir, die Tage der Gegenwart waren zu schön, zu inhaltsreich — ich versuchte zu vergessen, daß dieser Sommer je ein Ende haben könne. (Fortsetzung folgt.)

immer als unebenbürtig betrachtet worden. 3. B. flammen die Grafen von Falkenlust, meist Cippel-Falkenlust genannt, aus solcher Ehe; sie erhalten auch nicht die Reue, welche ihnen, wären sie aus ebenbürtiger Ehe entsprossen, zukäme, sondern eine geringere ihnen bewilligte Summe. Ehen mit Damen vom alten niederen Adel sind aber in allen Linien wiederholt vorgekommen, und bis in die neueste Zeit ist die Ebenbürtigkeit von Kindern aus solchen Ehen nicht bestritten worden. Beide regierende Linien stammen überhaupt aus Ehen von Grafen zur Cippel mit Damen vom niederen Adel. Simon Heinrich, regierender Graf zu Cippel-Deimold, geboren 1648, gestorben 1697, war vermählt mit Amalie v. Dohna; aus dieser Ehe stammt der jetzt regierende Fürst zu Deimold in gerader Linie ab. Im regierenden Hause zu Büchberg liegt ein noch neueres und eclairantes Beispiel vor, indem die Urgroßmutter des regierenden Fürsten die Tochter eines kurpfälzischen Oberstleutnants v. Friesenhäufen war, geb. 1686, vermählt 1722 mit Graf Friedrich Ernst, gest. 1764. Der Großvater des jetzt regierenden Fürsten zu Büchberg, Philipp Ernst II. von Büchberg, wurde geboren am 5. Juli 1723. Daß seine Mutter, geb. v. Friesenhäufen, im Jahre 1752 zur Reichsgräfin erhoben wurde, kann doch auf die Ebenbürtigkeit oder Nichtebenbürtigkeit seiner Nachkommen keinen Einfluß haben. Die Berechtigung der regierenden Linie zu Schaumburg-Cippe zur Succession in Deimold nach Aussterben der dortigen regierenden Linie durch Ausschließen sämtlicher Grafen der erbhabenden Nebenlinien dürfte demnach doch stark zu bezweifeln sein."

Ein Beitrag zur Kennzeichnung des Schußolienstoffs und der Cartelle. Haben die jüngsten Tage geliefert. Die deutschen Eisenwerke fordern, seitdem die Verwaltung in Elberfeld den Preis von 152 $\frac{1}{2}$ Mk. pro Tonne Stahlhülsen zurückgegeben hat, bei den Verbindungen durchweg rund 145 Mk. Angebote aus England, Belgien und Frankreich, wo Schienen gegenwärtig erheblich billiger sind, laufen nicht ein; ob es wahr ist, daß die deutschen Fabrikanten den fremden Werken für ihr Fortbleiben eine bestimmte Abgabe von jeder Tonne zahlen, ist noch nicht festgestellt. In derselben Zeit, in welcher den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen und Steuernzahlern 145 Mk. pro T. abgenommen werden, hat der Bochumer Gußstahl-Verein in Rumänien 11 000 Tonnen Stahlhülsen pro 128,80 Frs. frei Galatz angeboten und ist Mindestfordernder geblieben. Nach der „Hamb. Börs.-Ztg.“ beträgt die Fracht von Bochum nach Galatz etwa 25 Mk., so daß sich der Preis ab Werk rund 80 Mk. stellt. Oder: die deutschen Eisenindustriellen nehmen für dieselbe Waare, die sie den Rumänen zu 80 Mk. verkaufen, den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen 145 Mk. ab, also 65 Mk. mehr! Die Deutschen werden durch die vereinigten Werke gründlich besteuert, damit das Ausland billige Schienen aus Deutschland beziehen könne! Ob die preussische Eisenbahn-Verwaltung diesem groben Unfug der Eisenbarone nicht endlich ein Ziel setzen wird?

Die Küstenwache von Helgoland. Der Reichshausier hat in Folge eines Antrages des Gouverneurs von Helgoland die Verstärkung der bis jetzt aus 1 Unteroffizier und 10 Mann bestehenden Küstenwache um 1 Zahlmeister-Aspiranten, 1 Unteroffizier und 2 Mann genehmigt.

Die Fischereiverhältnisse von Helgoland. Anlaßlich der Erwerbung von Helgoland spricht sich in den „Mittheilungen“ der Section des deutschen Fischereivereins für Küsten- und Hochseefischerei Herr Director Herwig über die dortigen Fischereiverhältnisse folgendermaßen aus:

„In neuerer Zeit besteht die Fischerei der Helgoländer namentlich in der Angelfischerei auf Schellfische. Sie fängt die Hauptfische nach in die Zeit vom März bis Juni und vom Oktober bis Januar. Als Fahrzeug dient die bekannte Slup. Unter der Concurrenz der seit etwa 60 Jahren begonnenen Seefischindustrie geht aber auch dieser Fischereibetrieb immer mehr zurück. So war die Zahl der Slupen, welche noch 1855 51 betrug, im Jahre 1888 auf 30 gesunken. Einigermaßen bedeutend ist augenblicklich nur noch der Summersfang, welcher in den letzten fünf Jahren etwa 30 000 Stück jährlich lieferte. Die Ausbeutung der in der Nähe der Insel gelegenen Außerbänke ist schon längere Zeit aufgegeben. Nicht ohne Interesse ist das Urtheil eines früheren Landmannes der Helgoländer, des Schotten W. G. Black, über den augenblicklichen Zustand der Helgoländer Fischerei. In einem neuerdings über die Insel erschienenen Buch sagt er: „Die früher so bedeutende Fischerei liegt sehr im Argen. Der Grund hierfür ist theils in den äußeren Verhältnissen zu suchen, theils tragen die Helgoländer selbst die Schuld. Hier kommt in erster Linie der Mangel eines Winterhafens in Betracht, ferner der Umstand, daß die Helgoländer nicht verstanden haben, mit der modernen Fortentwicklung des Fischereibetriebes Schritt zu halten. Es wird für die deutsche Verwaltung der Insel eine Aufgabe ersten Ranges bleiben, Mittel und Wege zu finden, um diese Zustände zum Besseren zu wenden. Wie dies am sichersten auf eine das Bestehende möglichst schonende Weise sich ermöglichen läßt, bedarf natürlich sorgfältigster Erwägung. Nur das Eine dürfte von vornherein eine zweifelhafte Vorbedingung für jede Hebung der Fischerei in größerem Stil sein: die Schaffung eines Zufluchthafens, welcher namentlich im Winter den größeren Fischereifahrzeugen sicheren Ankergrund gewährt. Wir sind hoch erfreut, daß die Denkschrift des Herrn Reichshausiers eine Hinbeutung enthält, welche auf die gleiche Auffassung der Staatsbehörden schließen läßt. Die natürlichen Vorzüge Helgolands für die Hebung der Seefischerei bestehen außer der Möglichkeit, durch Errichtung eines solchen Hafens eine Zufluchtsstätte für die gesamte Hochseefischereiflotte zu schaffen, wesentlich in der größeren Nähe der wichtigsten Fischereigründe für Auren- und Angelfischerei, in der erleichterten Anlage von vorgeschobenen Stapelplätzen, Eisorrathshäusern und Verkaufshallen; alles Einrichtungen, welche an anderen Stellen der deutschen Nordseeküste durch die Eigenthümlichkeit des Wattenmeeres außerordentlich erschwert werden. Auch mag noch darauf hingewiesen werden, daß gemäß den Erfahrungen, welche man über das periodische Erscheinen und Verschwinden großer Heringschwärme an verschiedenen Orten gemacht hat, eine nicht geringe Wahrscheinlichkeit vorhanden ist, daß über kurz oder lang auch für die deutsche Bucht wiederum eine Zeit des Heringsreichtums kommen kann, wie sie das fünfzehnte Jahrhundert und der Anfang dieses Jahrhunderts kannte. Selbst augenblicklich dürften sich Heringschwärme in größerer oder geringerer Entfernung von Helgoland in der deutschen Bucht der Nordsee aufhalten, welche, wenn sie auch jedenfalls nicht so mächtig sind, wie die an der schottischen Küste, doch die Frage nahe legen, ob Helgoland nicht schon jetzt ein Ausgangspunkt der Heringsfischerei werden könnte.“

Am 23. d. Mts. werden Fischereibeamte der Nord- und Ostseeküste, Vertreter der Fischereivereine, Freunde und Förderer der Seefischerei unter Führung von Beauftragten der Section der Bremer Ausstellung gemeinsam besuchen, woran sich eine Besprechung von Tagesfragen der Seefischerei knüpfen wird, während am folgenden Tage eine gemeinsame Ausfahrt nach Helgoland geplant ist.

Verfälschter Petitionssturm. Die Socialdemokraten wollten bekanntlich nach dem 1. Mai einen großen Petitionssturm zu Gunsten der Be-

schlüsse des Pariser internationalen Congresses, speciell des Achtstundentages, entfalten. Wie die Feiern des 1. Mai überhaupt ins Wasser gefallen ist, so ist auch dieser „Petitionssturm“ verunglückt, er ist nur ein leises Clüffeln geblieben. Socialdemokratische Führer erklärten, daß mindestens 2 Millionen Unterschriften zusammenkommen müßten, die Petitionsbogen haben sich jedoch nur mit spärlichen Unterschriften beehrt.

Die Calamität in Thüringen. Was der Director des Berliner Hoftheaters, Dekonomierath Hausburg, im allgemeinen von der durch die Landwirthschaft sagte, nämlich, daß sie durch Einschränkung der Viehzucht sehr viel zu dem gegenwärtigen Viehmangel beigetragen habe, bestätigt auch ein hervorragender Kenner der landwirthschaftlichen Verhältnisse Thüringens, der Director Wittmann von der herzoglichen Landwirthschaftsschule in Hildburghausen. Derselbe äußert sich in einem Artikel der „Dorfsztg.“ dahin, daß der landwirthschaftliche Betrieb der Waldbewohner an der jetzigen Calamität wesentlich mit der Schuld trage; man habe entschieden in den letzten Jahren die Rindviehzucht nicht gebührend beachtet und besonders die Aufzucht sehr vernachlässigt. An genügendem Futter fehle es in den meisten Fällen nicht. Aus seiner Erfahrung fügt der genannte Fachmann hinzu, daß die Waldbewohner noch mehr wie die Bevölkerung anderer Gegenden unter den hohen Fleischpreisen leiden, und es kommt noch hinzu, daß hier nur mit wirklichen Opfern ein gutes und schmackhaftes Fleisch zu bekommen ist. Meistens ist es altes Aub- und Schweinefleisch, was noch zu haben ist. Ein weiterer harter Schlag für unsere Waldbewohner ist die diesjährige geringe Kartoffelernte, deren Ergebnis durch die Kartoffelsäule, eine Folge der ewigen Nässe, sehr herabgemindert wird.

Breslau, 8. Sept. Die Breslauer Studentenschaft hat eine vom Magistrat an sie ergangene Einladung zur Theilnahme am Empfange der kaiserlichen Majestäten abgelehnt, wegen ungeeigneter Placirung bei den Empfangsfeierlichkeiten.

Aus Oberschlesien, 1. Septbr., wird der „Frankf. Ztg.“ geschrieben: Nun ist, wie die „Oberschlesische Presse“ meldet, im Rynbiker Kreise der Hungertyphus ausgebrochen, eine traurige Erscheinung, die mindestens in theilweisem, urfächlichem Zusammenhange mit der Absperrung der Grenze durch Zölle und Vieheinfuhrverbote steht. Wenn das noch kein Menetekel für die Regierung ist, das lebensmittelverhauernde Schweineinfuhrbot auf der Stelle aufzuheben, dann können wir gewärtig sein, in Oberschlesien das Hungertyphusjahr 1847 mit allen seinen Schrecken wiederkehren zu sehen.

Hamburg, 8. Sept. An dem heute Abend zu Ehren des Reichscommissar Major v. Wischmann veranstalteten Festmahl nahmen etwa 300 Personen Theil. Bürgermeister Moenkberg brachte das Hoch auf den Kaiser aus, in welches die Versammlung stehend mit Begeisterung einstimmte. Nach dem Abingen der Nationalhymne toasteten Senator O'Swald auf Major v. Wischmann, lehrer auf die Stadt Hamburg, der Präsident der Handelskammer Hinrichsen auf die mitanwesenden Freiherren v. Gravenreuth und Dr. Bumiller. Freiherr v. Gravenreuth antwortete mit einem Toast auf das Wachstum von Deutschlands Ansehen in den überseeischen Ländern. Friedrichsen, Secretär der hiesigen geographischen Gesellschaft gab dem Danke an die Reichsregierung für die lebhafteste Unterstützung der Bestrebungen der geographischen Wissenschaft warmen Ausdruck. Woermann brachte einen Trinkspruch auf den Fürsten Bismarck aus, an welchen sodann auch eine telegraphische Begrüßung gerichtet wurde. Major v. Wischmann forderte die Versammelten auf, die Bestrebungen für Ostafrika durch Stiftung eines Dampfers auf dem Victoria-Nyanja zu unterstützen. Dieser Antrag fand lebhafteste Theilnahme. Es wurden sofort bedeutende Summen gesammelt. Zum Schluß brachte Dr. Fabri einen Toast auf Dr. Peters aus.

Oesterreich-Ungarn. **Wien, 8. Septbr.** Der Kaiser reist morgen Abend zu den Manövern nach Ungarn, am 16. September zu den Manövern nach Preussisch-Schlesien. (W. Z.)

Prag, 9. Septbr. (Privattelegramm.) In der Karlsbrücke sind neue Risse entstanden und weitere Einstürze werden befürchtet.

Brünn, 9. Septbr. (Privattelegramm.) Die Chana bei Lundenburg ist aus den Ufern getreten und hat die Umgebung meilenweit überschwemmt.

Serajewo, 9. September. (Privattelegramm.) Italien macht in Bosnien große Pferdeankäufe.

Italien. **Rom, 9. Septbr.** (Privattelegramm.) Der Cardinal-Dicar droht allen sich an irreidentischen Umtrieben beteiligenden Priestern mit der Suspension a divinis.

Spanien. **Gibraltar, 8. Septbr.** Drei englische Offiziere, welche gestern von einem Pikanich zurückkehrten, wurden von Spaniern, mit denen sie in Streit gerathen waren, mißhandelt und durch Dolchschüsse verwundet. Die englische Militärbehörde hat eine Untersuchung eingeleitet. (W. Z.)

Rußland. *** An der sibirischen Pestsind,** wie aus Pierejaslawice - Zaleskie gemeldet wird, in der Zeit vom 1. Juni bis 10. August d. J. 5926 Pferde und Rinder gefallen; auch sind 115 Personen an dieser Epidemie erkrankt und 15 davon gestorben.

Von der Marine. **V Kiel, 8. Sept.** Ein Schidau'sches Torpedoboot, welches die deutsche Handelsflagge am Heck führt und in Marinekreisen einiges Aufsehen erregt, war dieser Tage hier anwesend, um auf der kaiserlichen Werft Aohlen überzunehmen. Dasselbe ist von dem Kaiser zur Zeit der Flottenmanöver hierher beordert und weist gegenwärtig vor Sonderburg. Die Reise von Elbing nach Kiel hat das Fahrzeug in der kurzen Zeit von 16 Stunden zurückgelegt. Es hat eine Länge von 46 Metern und eine Breite von 5 Metern, sowie eine Doppelmaschine, welche 2000 Pferdekräfte indicirt. Es entwickelt die kolossale Fahr- Geschwindigkeit von 27 Knoten und kann 40 Tons Aohlen fassen. Die Besatzung besteht aus dem Capitän Schmidt und 17 Mann. Derselbe Capitän führte vor drei Jahren ein Schidau'sches Torpedoboot in der kurzen Zeit von sechs Wochen nach China und erhielt für diese ausgezeichnete

FÜR TAUBE.
Eine Person, welche d. e. einfach. Mittel v. 23 Jäh.
Taubheit u. Ohrengeräuschen geheilt wurde, ist bereit,
s. Beschreib. desselb. in deutsch. Sprache all. Ansch.
grat. z. übers. Adr.: J. H. Nicholson, Wien, IX., Koling. 4.

